

LE GARAGE

Chronique Été 2007



Dans cette parution :

- ☒ « Squatteur » de moto... et ce n'est pas une histoire de grand-mère!
- ☒ Nettoyage de boutons
- ☒ Batterie de remplacement Yuasa pour GL1500 et GL1800
- ☒ Retour sur la clinique mécanique
- ☒ Ressorts de clignotants
- ☒ Couvercle-disque avant Kuryakin GL1800
- ☒ Nos excuses
- ☒ Courrier du lecteur

Note au lecteur : à moins d'avoir des connaissances mécaniques et le manuel d'entretien à votre disposition, vous devriez confier ces tâches à votre concessionnaire qui est qualifié et équipé pour procéder à l'entretien de votre motocyclette. Si vous avez des commentaires, suggestions ou le goût de partager votre expérience personnelle, contactez-nous à l'adresse suivante : goldwing@gwq.qc.ca

« SQUATTEUR » DE MOTO... ET CE N'EST PAS UNE HISTOIRE DE GRAND-MÈRE!

On savait que cela pouvait arriver; photos à l'appui, mais jamais croyait-on le voir un jour de nos propres yeux!

Le printemps arrive et voici le temps de la mise au point de la GL1800 d'un camarade. Le travail commence par le remplacement du filtre à l'air. Au retrait de la pochette de gauche, on constate la présence d'un « objet » inhabituel. En effet, un intrus s'était réfugié dans la moto durant l'hiver. Malheureusement, la souris est restée coincée et n'a pu survivre. On vous évite la photo en preuve. Après le retrait du cadavre, le travail se poursuit afin de changer le filtre à l'air. Encore une surprise. Ce qui a déjà un jour porté de nom de filtre à l'air n'est plus. Ce dernier a littéralement été bouffé par la souris (photo 1).



Photo 1 : Un "ex" filtre à air

Heureusement pour le propriétaire, elle n'a pas complètement déchiqueté le grillage du filtre, permettant à tous les débris de papier d'être retenus et éviter qu'ils ne se retrouvent dans le moteur. Aussi, par une chance inouïe, aucun fil ou tube ne semble avoir été grignoté.

Inutile de vous dire que la moto respire maintenant beaucoup mieux, de même que son propriétaire.

Morale de cette aventure : lors d'un entreposage prolongé dans un environnement que vous ne pouvez contrôler, il est souhaitable de bloquer les 2 entrées d'air du filtre par des chiffons. Cette tâche ne vous prendra que quelques minutes mais pourra vous éviter bien des ennuis.

NETTOYAGE DE BOUTONS

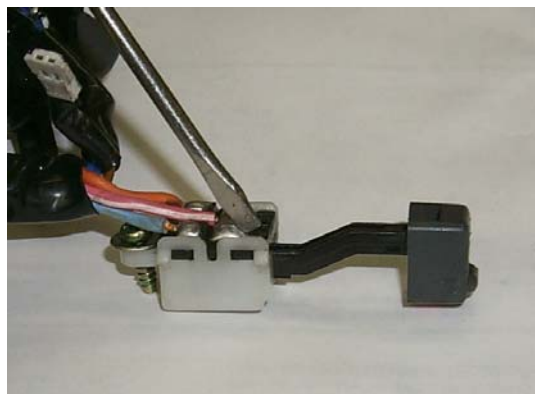
Quoi de plus désagréable de vouloir mettre en marche le régulateur de vitesse ou actionner la sourdine (mute) du radio et de ne pas y arriver, les boutons étant coincés dans la poussière et la vieille graisse. Plus encore, certains ont vécu l'expérience de ne pouvoir démarrer leur moto à cause de l'oxydation formée sur les contacts du bouton du démarreur. Le nettoyage de ces contacts n'est pas chose complexe et vous apportera à coup sûr beaucoup de satisfaction. Tel que démontré lors de la clinique mécanique, voici la façon d'en faire l'entretien.

Deux vis relient la partie supérieure à la partie inférieure du boîtier des boutons pour chacune des poignées. Afin de faciliter la manipulation de celui de gauche, on peut retirer les vis qui retiennent le maître cylindre au guidon. Une fois le boîtier ouvert, notez la position de chacune des vis et plaques de retenue afin de les replacer correctement au remontage.

Boutons à pression avec enclenchement

Plusieurs des boutons de contrôle sont semblables à celui présenté ici.

En effet, le bouton de sourdine, l'interrupteur des feux de détresse et l'interrupteur principal du régulateur de vitesse fonctionnent sur le même principe. Le bouton des clignotants fera l'objet d'un article dans une chronique ultérieure.

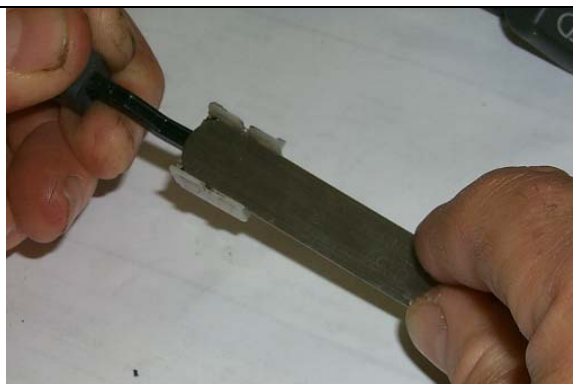


Écarter les griffes blanches de la section sous le connecteur afin de le dégager; attention de ne pas perdre le ressort qui se trouve sous ce dernier



En soulevant le couvercle, vous verrez la tige de plastique mobile, le ressort placé au centre et les plaquettes de cuivre au fond. Utiliser du nettoyeur de contact ou du WD40 avec une brosse à dents afin de nettoyer les plaquettes du boîtier de même que les contacts sous le couvercle. Utiliser de la graisse silicone dans le boîtier et sur les contacts. Replacer les plaquettes, le bouton, puis le ressort dans le boîtier.

Replacer le couvercle et ses connecteurs sur le boîtier sans perdre le ressort peut représenter un défi de taille. Yvon Guimond nous a suggéré une procédure simple mais tellement efficace. Il suffit de placer une plaquette métallique mince (« gap filler ») sur le boîtier dans lequel on a placé le bouton et le ressort. Il ne reste qu'à appliquer le couvercle et retirer la plaque métallique. Il faut alors entendre le déclic des griffes et s'assurer que le couvercle est fixé correctement. Vérifiez le bon fonctionnement du bouton et le tour est joué!



Interrupteur d'arrêt du moteur (« kill switch »)

Si vous utilisez l'interrupteur d'arrêt régulièrement sur votre moto, il est possible que les contacts doivent être nettoyés. Un mauvais fonctionnement de cet interrupteur empêchera la moto de démarrer. Certains membres ont déjà vécu cette situation particulière dont le diagnostic n'est pas simple à établir.



Ce ne sont que 2 vis qui retiennent le bouton au boîtier de la poignée. Retirer les vis et nettoyez les anneaux métalliques avec une petite lime ou une laine d'acier.

Démonter le bouton en retirant la pièce de retenue en « C », puis nettoyer tous les contacts de cuivre. Appliquer de la graisse silicone et remonter le tout.



Bouton de démarrage / marche arrière

Fortement sollicité, ce bouton sert tant au démarrage de la moto qu'à la marche arrière sur les GL 1500. Il se crée de l'oxydation sur les contacts qui peuvent empêcher la moto de démarrer ou de passer en marche arrière.



Afin de libérer l'interrupteur, il suffit d'éloigner les griffes de retenue sur le boîtier. Le bouton est retenu par un ressort. Enlever ce ressort et nettoyer avec un nettoyeur de contact ou du WD40.

Nettoyer également le couvercle du boîtier, appliquer de la graisse silicone et procéder au remontage



BATTERIE DE REMPLACEMENT YUASA POUR GL1500 ET GL1800

Vous pensez à changer de batterie ? Alors pourquoi ne pas considérer la remplacer par une batterie à haut rendement. Cette dernière offre davantage de puissance de démarrage, plus de capacité de réserve et de plaques. Pour la GL1500, son prix est supérieur de 39,10 \$ plus les taxes par rapport à celle d'origine. En contrepartie, vous n'aurez plus jamais d'eau à ajouter et n'aurez plus le risque d'oublier de réinstaller le tube d'évent. Selon les premiers essais effectués par nos collègues, elle assure un démarrage puissant même par temps froid ou humide. Il faut noter que la batterie d'origine, également une Yumicron avec le logo Honda, est toujours disponible.

Pour les GL1800, la batterie haute performance offre également davantage de puissance de démarrage, de capacité de réserve et de plaques. Son prix est supérieur de 7,65 \$ plus taxes par rapport à une d'origine mais son rendement devrait être supérieur selon les spécifications du manufacturier. C'est un dossier à suivre selon les expériences de chacun.

Batterie d'origine pour GL1500 (avec logo Honda si achetée chez un concessionnaire)

Parts Canada : 165049 à 70,51 \$ + taxes.
Famille : Yumicron
Type : Y50-N18L-A3
Voltage : 12
Capacité : 20 amps
Dimensions : 8.125 x 3.5625 x 6.375
Poids : 11.2 lbs
Volume acide : 47.3 onces
Amps : 2



Batterie de remplacement pour GL1500

Parts Canada : 165402 à 109.61 \$ + taxes.
Famille : Haut rendement, service intensif, sans entretien
Type : YTX24HL-BS
Voltage : 12
Capacité : 21 amps
Dimensions : 8 1/8 x 3 7/16 x 6 3/8
Poids : 14.4 lbs
Volume acide : 1.10
Amps : 2.1
C.C.A. : 350



Batterie d'origine pour GL1800

Parts Canada : 165111 à
90.91 \$ + taxes.
Famille : Sans Entretien
Type : YTX20L-BS
Voltage : 12
Capacité : 18 amps
Dimensions : 6.875 x
3.4375 x 6.125
Poids : 11.2 lbs
Volume acide : 0.93
Amps : 1.8
C.C.A. : 270



Batterie de remplacement pour GL1800

Parts Canada : 165401 à 98.56 \$ + taxes.
Famille : Haut rendement, service intensif, sans
entretien
Type : YTX20HL-BS
Voltage : 12
Capacité : 18 amps
Dimensions : 6 7/8 x 3 7/16
x 6 1/8
Poids : 12.4 lbs
Volume acide : 0.93
Amps : 1.8
C.C.A. : 310



Cependant, comme nous l'avons écrit par le passé, la manière de préparer et charger initialement une batterie fera toute la différence sa vie utile qu'elle soit avec ou sans entretien.

Le terme « sans entretien » ne signifie pas qu'il ne faut pas charger la batterie durant la saison morte. Cependant, elle peut plus facilement endurer une plus longue période sans charge. Comme plusieurs propriétaires de 1800 ont eu besoin de remplacer leur batterie après 3 années d'utilisation, nous attendons vos commentaires et expériences sur le sujet.

RETOUR SUR LA CLINIQUE MÉCANIQUE

Vous avez été nombreux à participer à la clinique mécanique du 6 mai dernier. Nous vous en remercions et espérons qu'elle vous aura servi. De notre part, nous avons beaucoup appris pour notre première expérience à titre « d'opérateurs ».

Notre projet d'entretien sur la GL1500 prévu pour cette journée était beaucoup plus élaboré que celui que nous avons pu réaliser. Dommage pour ceux

qui n'ont pu assister à certaines tâches pour lesquelles ils s'étaient déplacés. Afin de pouvoir effectuer plus de travaux spécifiques sur la moto, nous allons modifier notre stratégie pour 2008. Au début de la journée, la moto sera entièrement débarrassée de tout le plastique ce qui nous permettra d'amorcer dès votre arrivée les tâches planifiées.

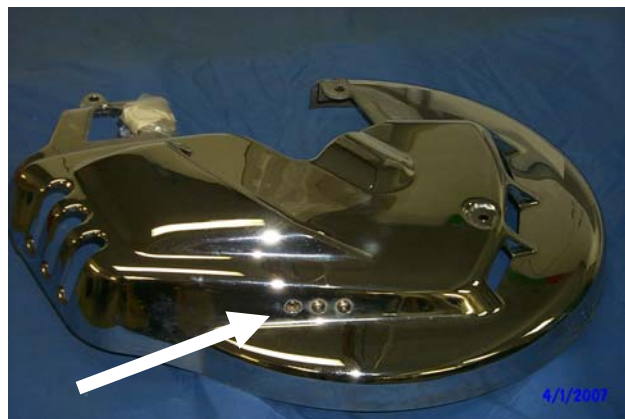
Aussi, si vous avez des suggestions ou commentaires à nous transmettre concernant cette journée, n'hésitez pas à le faire à l'adresse de courriel que vous trouverez au début de la chronique.

RESSORTS DE CLIGNOTANTS

Lors de la clinique mécanique, certains des participants ont pu acheter des ressorts de remplacement pour le bouton de clignotant. En effet, le ressort qui permet l'annulation des clignotants que vous avez reçu est de 12 mm. Il doit idéalement mesurer 10 mm. N'oubliez pas de placer le côté coupé à l'arrière afin de permettre à la bille de bien se positionner sur le bout intact du ressort. Si vous désirez vous procurer des ressorts au prix de 3 pour 5\$, vous pouvez nous joindre au courriel suivant : goldwing@gwq.qc.ca

COUVRE-DISQUE AVANT KÜRYAKIN GL1800

Nous vous suggérons de porter une attention particulière au couvre-disque avant de marque Küryakin. Vous remarquerez la présence de 3 vis qui pourraient demandées d'être resserrées, ou remplacées au besoin.



Nos EXCUSES

Lors de la dernière parution, vous avez sans doute constaté que la numérotation des photos de l'article était fautive. Une erreur de notre part dans la transmission du texte à l'éditeur est à l'origine de cette coquille. Veuillez accepter nos sincères excuses.

COURRIER DU LECTEUR

Bonjour les Claude, Masson et Paquin,

Comme vous le savez, je suis propriétaire d'une Goldwing 1800 «Blue» depuis avril 2005. Au retour du voyage au Colorado-Texas en juillet 2006, un ami, René Caplette, me demande si ma moto fait du «wooble» (guidonnage). N'étant pas familier avec le terme, il m'explique comment vérifier ce problème. En roulant à 80 km/heure, on réduit la vitesse et au fur et à mesure que la moto perd de la vitesse, donc autour de 60 km/heure, on relâche les poignées. Le guidon se met à vibrer doucement puis de plus en plus, on reprend donc le guidon assez rapidement. À ce moment, mes pneus (des Élite 3) sont assez usés, autour de 24 000 km, certains motocyclistes me disent que ce sont sans doute les pneus qui sont la cause de ce problème.

Un peu plus tard en saison, un autre ami, Claude Masson, me parle alors des roulements de direction, mieux connus sous le nom de «bearings», qui pourraient être la source de ce problème et m'invite à consulter le site internet de Hondadirectline à la section produits. On y parle d'un produit «All Ball Bearing» qui pourrait corriger le problème de «wooble».

Au printemps 2007, on a procédé au changement des roulements de direction sur ma moto. Afin de m'assurer qu'il s'agit bien de la bonne correction à faire sur ma moto pour ce problème, j'ai effectué un

test sur route avec mes vieux pneus ayant plus de 25 000 km et dès la première sortie, il n'y a plus aucun effet de «wooble» sur ma moto. Enfin, le 20 avril dernier j'ai fait changer mes pneus pour des Metzeler Marathon et à la suite d'un nouvel essai sur route, le problème semble complètement disparu. Je continuerai à vous tenir informé de la situation durant la prochaine saison de moto.

Pour terminer, je suis bien heureux d'avoir participé à cet essai et je tiens à remercier les deux Claude, Masson et Paquin, pour leurs précieux conseils et aussi pour tout le travail qu'ils accomplissent si généreusement auprès de tous.

Au plaisir de partager la route avec vous souvent.

Richard «Blue» Houle

Bonjour.

Après avoir changé les roulements de direction sur ma GL1800 2005 pour les roulements «All Ball» ainsi que les pneus (Elite III), il n'y a plus de guidonnage en décélération de 80 km/h à 50 km/h. Toute une différence!

Je vous souhaite une bonne saison de moto.

Jean Morin

Bonjour Messieurs Houle et Morin.

Merci de nous faire part de vos commentaires concernant les roulements de directions «All Balls» ces derniers faisant l'objet d'un article dans l'édition Hiver 2007. Ils viennent ainsi confirmer l'information dont nous disposions. Tant mieux.

Nous savons que plusieurs membres ont changé leurs roulements ou sont sur le point de le faire. Peut-être aurons-nous l'opportunité de connaître leurs impressions et les partager avec vous.